Geachte mevrouw Mansveld, geachte heer Wiebes,

In de regeling van werkzaamheden van hedenmiddag is besloten u te vragen om de Kamer, voorafgaand aan het algemeen overleg Transportraad en het algemeen overleg Leefomgeving van volgende week, een brief te sturen over de fraude met testen van uitstoot van auto's. Daarbij hebben verschillende leden specifieke vragen gesteld, die al aan het kabinet zijn doorgeleid.

Tevens is besloten dat de commissie voor Infrastructuur en Milieu u aanvullende vragen kan stellen ter beantwoording in genoemde brief, welke u hieronder aantreft.

1. Wat is er precies aan de hand? Is de omvang van de fraude al duidelijk?
2. Welke onderzoeken zijn er naar aanleiding van deze gemelde fraude door Volkswagen gestart en door wie?
3. Welke stappen heeft de Europese Commissie naar aanleiding van deze gemelde fraude door Volkswagen gezet of gaat men zetten?
4. Wordt dit onderzoek naar deze emissiefraude Europees gecoördineerd?
5. Is er een eerste inschatting te geven van de consequenties (op verschillende beleidsterreinen) voor de Nederlandse markt, zowel voor de consument als voor de overheid?
6. Wat is de inzet en het tijdpad inzake de reeds geplande en voorziene aanpassingen van de Europese testprocedures?
7. Kunt u de Kamer regelmatig informeren over de voortgang in Brussel op dit dossier?
8. Sinds wanneer bent u bekend met het feit dat autofabrikant Volkswagen en mogelijk ook andere autofabrikanten 'defeat devices' inbouwen om auto's in testsituaties beter te laten presteren dan in normale verkeerssituaties? Zijn bij u andere autofabrikanten bekend die op vergelijkbare wijze malverseren? Wie leveren de software voor deze malversaties? Welke maatregelen overweegt u te nemen tegen deze misstanden?
9. Op welke vorm van emissie lijkt deze fraude vooralsnog betrekken te hebben? Zijn dat koolstofdioxide (CO_2)-emissie en/of stikstofoxide (NO_x)-emissie en/of andersoortige emissies?
10. Klopt het dat onder normale verkeersomstandigheden de gewraakte automerken 10 tot 40 keer meer NO_x dan de toegestane norm produceren?
11. Kunt u aangeven hoeveel desbetreffende auto's in Nederland zijn toegelaten? Wat is, bij benadering, het aandeel van deze auto's in de uitstoot van broeikasgassen?
12. Welke maatregelen neemt u zich voor om de geldende luchtkwaliteitsnormen te handhaven? Bent u bijvoorbeeld bereid om de geldende maximumsnelheden met het oog op de luchtkwaliteit te verlagen en dan met name de maximumsnelheden op snelwegen waar 130 kilometer per uur mag worden gereden? Zo nee, waarom niet?
13. Kloppen de door u gehanteerde verkeersmodellen nog wel, nu blijkt dat auto's in de praktijk vele malen vervuilender zijn dan uit testsituaties is gebleken? Bent u bereid om alle door u voorgenomen weguitbreidingen te heroverwegen totdat de werkelijke omvang in kaart is gebracht? Zo nee, waarom niet?
14. Kunt u aangeven in hoeverre er ten onrechte fiscaal voordeel is genoten door deze onjuiste voorstelling van zaken? Is het onterecht genoten fiscaal voordeel te verhalen, bijvoorbeeld op de betreffende autofabrikanten? Zo ja, bent u bereid daartoe over te gaan? Welke gevolgen moet dit hebben voor het in de Autobrief II (Kamerstuk 32000, nr. 27) aangekondigde maatregelen?
15. Bent u bereid om in Europees verband te pleiten voor het sneller invoeren (dat wil zeggen in 2016 in plaats van in 2017) van de Real Driving Emissions-verordening en voor nieuwe testprocedures?
16. Kunt u garanderen dat consumenten niet worden getroffen door fiscale naheffingen?
17. TNO meldt dat sinds circa zeven jaar een groter wordend verschil tussen uitslagen die in testlaboratoria wordt gemeten en uitslagen in het werkelijke verkeer wordt geconstateerd. Ook meldt TNO dat dat aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu gemeld is. Sinds wanneer weet u van deze discrepantie en wat is met die informatie gedaan?
18. Is het aannemelijk dat andere autofabrikanten dan de Volkswagen Group ook hebben gesjoemeld met de emissie/verbruiktesten? Kunt u dit toelichten?
19. Waarom is er niet eerder actie ondernomen, terwijl al jaren bekend is dat de emissie- en verbruikscijfers van auto's niet overeenkomen met de praktijk?
20. Is het denkbaar dat de Staat de Volkswagen Group aansprakelijk stelt voor de misleiding en mogelijk geleden schade?